




Linear guiding device

Patent number: DE19738987
Publication date: 1998-09-10
Inventor: KLEIN MICHAEL DIPL ING (DE); SCHLERETH RUDOLF DIPL ING (DE); ROSTEUSCHER HEINZ DIPL ING (DE)
Applicant: STAR GMBH (DE)
Classification:
- **International:** F16C29/10; B23Q1/28
- **European:** B23Q1/28D; F16C29/06
Application number: DE19971038987 19970905
Priority number(s): DE19971038987 19970905; DE19971008200 19970228

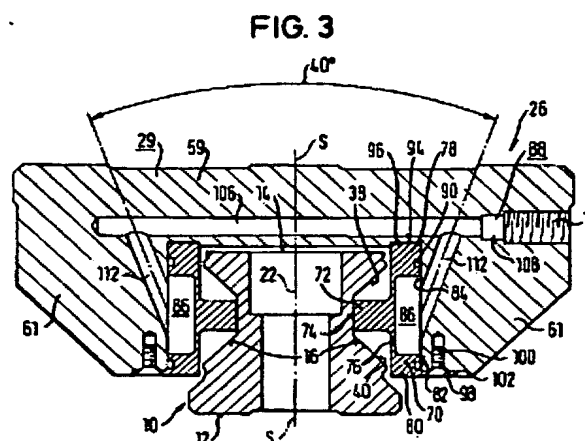
Also published as:

 EP0861990 (A)
 EP0861990 (A)
 EP0861990 (B)

[Report a data error here](#)

Abstract not available for DE19738987
Abstract of corresponding document: **EP0861990**

The brake device (26) has at least one brake surface (72), which is connected with the guide vehicle assembly group for common movement along the guide track system (10). This brake surface is intended for friction engagement with a brake track (74) running in the longitudinal direction of the guide track system. The brake surface is supported by a flexible carrier (70) and is pressable by fluid pressure build-up in a fluid pressure chamber (86) adjacent to the brake surface carrier against the brake track. The flexible brake carrier is formed with a plate-shaped or flat shell-shaped limiting wall limiting the fluid pressure chamber only to the brake track.



Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



19 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

Offenlegungsschrift

DE 197 38 987 A 1

51 Int. Cl.⁶:
F 16 C 29/10
B 23 Q 1/28

21 Aktenzeichen: 197 38 987.2
22 Anmeldetag: 5. 9. 97
43 Offenlegungstag: 10. 9. 98

66 Innere Priorität:
197 08 200. 9 28. 02. 97

71 Anmelder:
Deutsche Star GmbH, 97424 Schweinfurt, DE

74 Vertreter:
H. Weickmann und Kollegen, 81679 München

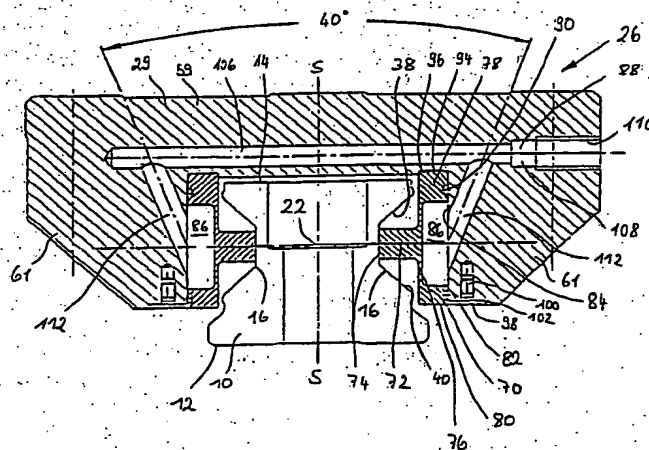
72 Erfinder:
Klein, Michael, Dipl.-Ing. (FH), 97506
Grafenrheinfeld, DE; Schlereth, Rudolf, Dipl.-Ing.
(FH), 97705 Burkardroth, DE; Roßteuscher, Heinz,
Dipl.-Ing. (FH), 97525 Schwebheim, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

54 Linearführungseinrichtung

57 Bei einer Linearführungseinrichtung ist der auf einer Führungsschiene (10) laufende Führungswagen mit einer Bremsvorrichtung (26) ausgerüstet. Die Bremsvorrichtung (26) umfaßt Bremschuhe (72) zum bremsenden Eingriff mit einer Bremsbahn (74) der Führungsschiene (10). Die Bremschuhe (72) sind durch einen flexiblen Bremschuhträger (70) getragen, der an eine Fluidendruckkammer (86) angrenzt. Der flexible Bremschuhträger (70) ist von einer Begrenzungswand (70) gebildet, welche von sonstigen Begrenzungsteilen der Fluidendruckkammer (86) gesondert hergestellt ist, längs ihres Randbereichs gegenüber sonstigen Begrenzungsteilen der Fluidendruckkammer (86) abgedichtet ist, längs wenigstens eines Teils ihres Randbereichs an den sonstigen Begrenzungsteilen der Fluidendruckkammer (86) im wesentlichen starr befestigt ist und zumindest in einem Zentralbereich (76) ihrer Flächenausdehnung zur Bremsbahn (74) hin elastisch wölbbar ist.



DF 197 38 987 A 1

DE 197 38 987 A 1

Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Linearführungseinrichtung umfassend mindestens eine auf einem Führungsbahnsystem geführte Führungswagenbaugruppe mit einer Brems-
einrichtung zur Abbremsung oder/und Feststellung oder/und Schwingungsdämpfung der Führungswagenbaugruppe gegenüber dem Führungsbahnsystem, wobei die Brems-
einrichtung mindestens eine Bremsfläche umfaßt, welcher mit der Führungswagenbaugruppe zur gemeinsamen Bewegung
längs des Führungsbahnsystems verbunden ist, wobei weiter diese Bremsfläche zum reibenden Eingriff mit einer in
Längsrichtung des Führungsbahnsystems verlaufenden Bremsbahn bestimmt und eingerichtet ist, und wobei die
Bremsfläche durch einen flexiblen Bremsflächenträger ge-
tragen und durch Fluidendruckaufbau in einer an den
Bremsflächenträger angrenzenden Fluidendruckkammer ge-
gen die Bremsbahn andrückbar ist.

Linearführungseinrichtungen der gattungsgemäßen Bauart sind bekannt, beispielsweise aus der DE 37 42 965 A1, der DE 41 04 717 A1 und der DE 195 33 077 A1.

Die Ausführungsformen nach den beiden erstgenannten Offenlegungsschriften beruhen darauf, daß der jeweilige Brems-
schuh von einer räumlich geformten Blähkammer ge-
tragen ist, die aus flexiblem Material besteht und durch Er-
höhung des in ihrem Innenraum herrschenden Fluiden-
drucks so deformiert werden kann, daß der Brems-
schuh an der Bremsbahn mehr oder minder stark angedrückt wird.

Es hat sich gezeigt, daß es relativ schwierig ist, die Bläh-
kammern so formstabil auszuführen, daß der Brems-
schuh im drucklosen Zustand eine definierte Lage gegen-
über der Bremsbahn einnimmt. So ist nicht auszuschließen, daß der
Brems-
schuh im drucklosen Zustand unkontrolliert und mit
ungleichmäßiger Anlage an der jeweiligen Bremsbahn an-
liegt.

Die DE 195 33 077 A1 zeigt einen völlig anderen Weg
auf. Sie verzichtet darauf, den Brems-
schuh an einer insge-
samt flexiblen Blähhaut zu lagern, wie dies aus den beiden
erstgenannten Druckschriften grundsätzlich bekannt war,
und bringt den Brems-
schuh an einem einstückig mit dem
Grundkörper einer Läuferbaugruppe angeordneten Biege-
arm an, der um ein sich über die ganze Länge des Läufers er-
streckendes, als Schwächungsstelle ausgebildetes Gelenk
schwenkbar ist. Bei dieser Ausführungsform läßt sich zwar
eine definierte Stellung des Brems-
schuhs in Abwesenheit von Druckbeaufschlagung erhalten. Andererseits wird durch
die Schwenklagerung ein gleichmäßiges Aufliegen der
wirksamen Bremsfläche des Brems-
schuhs auf die Brems-
bahn sehr erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht. Hinzu
kommt noch, daß durch die Art der einstückigen Lagerung
des Brems-
schuhs an dem Läufer auch eine Selbsteinstellung
der Parallelität des Brems-
schuhs zu der Bremsbahn in Lauf-
richtung praktisch unmöglich ist.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, mit einfachen
Mitteln eine Brems-
einrichtung zu schaffen, bei der einer-
seits im drucklosen Zustand eine relativ gut definierte Lage
des Brems-
schuhs gegenüber der Bremsbahn gewährleistet
ist und andererseits eine gleichmäßige Druckeinwirkung des
Brems-
schuhs auf die Bremsbahn möglich wird. Weiterhin
soll die Brems-
einrichtung hinsichtlich der mechanischen
Bearbeitung und der Montage einfach und kostengünstig
sein und eine effektive Abdichtung der fluidenführenden
Räume über lange Zeit gewährleisten sein.

Zur Lösung dieser Aufgabe wird erfindungsgemäß vorge-
schlagen, daß der flexible Bremsflächenträger mit einer die
Fluidendruckkammer im wesentlichen nur zur Bremsbahn
hin abgrenzenden plattenförmigen oder flachschalenförmigen
Begrenzungs-
wand ausgebildet ist, welche von sonstigen

Begrenzungs-
teilen der Fluidendruckkammer gesondert her-
gestellt ist, längs ihres Randbereichs gegenüber sonstigen
Begrenzungs-
teilen der Fluidendruckkammer abgedichtet
ist, längs wenigstens eines Teils ihres Randbereichs an der
Führungswagenbaugruppe im wesentlichen starr befestigt
ist und zumindest in einem Zentralbereich ihrer Flächenaus-
dehnung zu der Bremsbahn hin elastisch wölbbar ist.

Wenn hier von Fluidendruckeinwirkung gesprochen wird,
so kommen als Betriebsfluide sowohl Flüssigkeiten als auch
Gase in Frage. Der Begriff "Flüssigkeit" soll dabei auch
zähe bis zähelastische Medien umfassen.

Die Ausgestaltung des flexiblen Bremsflächenträgers als
plattenförmige oder flachschalenförmige Begrenzungs-
wand stellt sicher, daß auch nach langer Gebrauchszeit im druck-
losen Zustand eine definierte Lage der Bremsfläche gegen-
über der Bremsbahn besteht, so daß die Bremsfläche mit ge-
ringem Abstand gegenüber der Bremsbahn eingestellt wer-
den kann, wenn eine Anlage im unbelasteten Zustand uner-
wünscht ist. Sollte es andererseits erwünscht sein, im druck-
losen Zustand eine gewisse Mindestreibung einzustellen, so
läßt sich diese bei Ausbildung des Bremsflächenträgers als
plattenförmige oder flachschalenförmige Begrenzungs-
wand ebenfalls relativ genau einstellen, da die aus relativ steife-
Material bestehende Begrenzungs-
wand ein kontrollierba-
res Wölbungsverhalten besitzt.

Durch entsprechende Abstimmung der Größe und Lage
der Bremsfläche relativ zu dem Umriss der Begrenzungs-
wand läßt sich eine solche Lagerung der Bremsfläche errei-
chen, daß bei Fluidendruckeinwirkung auf die Begrenzungs-
wand mit guter Gleichmäßigkeit der Flächenpressungen
zwischen Bremsfläche und Bremsbahn gerechnet werden
kann.

Die Begrenzungs-
wand kann einstückig mit einem verstei-
fenden Rahmen ausgebildet sein. Wird die Begrenzungs-
wand aus Kunststoff hergestellt, so ist es ohne weiteres
möglich, Begrenzungs-
wand und Rahmen aus Kunststoff zu
gießen oder zu pressen, insbesondere nach der Spritzguß-
technik. Wird die Begrenzungs-
wand aus Metall, z. B. Stahl,
hergestellt, so läßt sie sich mit dem Rahmen durch einfache
spanabhebende Bearbeitungsvorgänge, bei großen Stück-
zahlen und Rentierlichkeit entsprechender Werkzeuge aber
auch durch plastische Kalt- oder Warmverformung herstel-
len.

Die Bremsfläche selbst kann ebenfalls einstückig mit der
Begrenzungs-
wand ausgebildet werden, vorzugsweise
Teil eines vorspringenden Brems-
schuhs.

Eine nahezu kardanische Lagerung des Brems-
schuhs läßt sich erreichen, wenn der Verbindungsbereich der Brems-
fläche mit der Begrenzungs-
wand von dem Randbereich allsei-
tigen Abstand.

Der versteifende Rahmen kann auf der von der Brems-
fläche abgelegenen Seite der Begrenzungs-
wand zur fluiddich-
ten Anlage an einer Gegenanlagefläche der Linearführungs-
einrichtung vorspringen. Damit ergibt sich eine mögliche
Flachschalenform.

Im Hinblick auf etwaige Reparaturen ist vorgesehen, daß
die Begrenzungs-
wand an der Führungswagenbaugruppe
lösbar befestigt ist, beispielsweise durch Schraubmittel und/
oder durch formschlüssigen Eingriff.

Die Führungswagenbaugruppe kann, wie an sich bekannt,
im wesentlichen U-förmig ausgeführt sein mit einem einer
Kopffläche einer Führungsschiene benachbarten Stegteil
und mit Seitenflächen der Führungsschiene benachbarten
Schenkelteilen. Dies gilt insbesondere für den Bereich der
Brems-
einrichtung. Dann wird der Randbereich der Begren-
zungs-
wand bevorzugt gegenüber der führungsschienen-
nahen Seite eines Schenkelteils abgedichtet.

Die Befestigung kann dabei beispielsweise so erfolgen,

daß ein dem Stegteil naher Teil des Randbereichs in die Führungswagenbaugruppe formschlüssig eingreift und ein dem Stegteil fernerer Teil des Randbereichs an der Führungswagenbaugruppe unter Sicherung des formschlüssigen Eingriffs befestigt ist. Dabei kann der Randbereich mindestens einen Befestigungsflansch aufweisen, welcher an einer dem Stegteil ferneren Endfläche des jeweiligen Schenkelteils anliegt und dort – vorzugsweise durch Schraubmittel – befestigt ist.

Die Bremsfläche des Führungsbahnsystems kann beispielsweise zur Anlage an einer als Bremsbahn ausgebildeten Bodenfläche einer in einer Seitenfläche einer Führungsschiene versenkt liegenden Führungsnut ausgebildet sein; dies gilt insbesondere dann, wenn die Flankenflächen dieser Führungsnut zur Führung der Führungswagenbaugruppe bestimmt und ausgebildet sind.

Die Führungswagenbaugruppe kann einen durch Rollmittel an dem Führungsbahnsystem geführten Laufwagen umfassen. Die Bremseinrichtung kann dann entweder an dem Laufwagen unmittelbar angeordnet sein; es ist aber auch möglich, daß die Bremseinrichtung als eine gesonderte, mit dem Laufwagen zur gemeinsamen Bewegung verbundene Baugruppe ausgebildet ist, welche an dem Laufwagen lösbar oder unlösbar befestigt wird. Dabei kann die Bremseinrichtung an dem Laufwagen entweder unmittelbar befestigt sein oder unter Vermittlung eines Objekts oder eines anderen Brückenteils.

Die Begrenzungswand kann als Metallteil, insbesondere Stahlteil, hergestellt werden, unter Umständen auch als ein steifes Kunststoffteil. Im Gegensatz zu Blähschläuchen, wie sie beispielsweise aus der DE 41 04 717 A1 als Träger von Bremsflächen bekannt sind, sollen die erfindungsgemäß zur Anwendung kommenden Begrenzungswände eine sehr viel höhere Drucksteifigkeit in der jeweiligen Wandebene besitzen.

Die Begrenzungswand kann nach einer ersten Ausführungsform um zwei zueinander im wesentlichen orthogonale Achsen biegebar sein. In diesem Fall entsteht bei der Wölbung eine 3-dimensionale Kuppelfläche und man kann die Begrenzungswand als eine rundum eingespannte Membran ansprechen.

Nach einer weiteren Ausführungsform ist die Begrenzungswand nach Art eines Biegebalkens in zwei voneinander beabstandeten Teilbereichen ihres Umfangsbereichs eingespannt. In diesem Fall stellt sich die bei Druckbeaufschlagung einstellende Wölbung als eine im wesentlichen zylindrische Wölbung dar, wobei der Wölbungsbogen nicht etwa ein Kreisbogen sein muß, sondern beispielsweise parabelförmigen Verlauf haben kann.

Dabei erweist es sich als vorteilhaft, wenn die Begrenzungswand an ihren in Längsrichtung des Führungsbahnsystems beabstandeten Enden eingespannt ist. Mindestens eines dieser Enden kann dabei in einem Schlitz einer Endplatte aufgenommen und dadurch eingespannt sein.

Die beiliegenden Figuren erläutern die Erfindung anhand eines Ausführungsbeispiels. Es stellen dar:

Fig. 1 eine Gesamtansicht einer erfindungsgemäßen Linearführungseinrichtung;

Fig. 2 den Schnitt II-II gemäß Fig. 1;

Fig. 3 den Schnitt III-III gemäß Fig. 1;

Fig. 4 eine Draufsicht auf eine Begrenzungswand einer erfindungsgemäßen Bremseinrichtung;

Fig. 5 den Schnitt V-V gemäß Fig. 4,

Fig. 6 eine Explosionsdarstellung einer weiteren Ausführungsform und

Fig. 7 einen Schnitt nach Linie VII-VII der Fig. 6.

In Fig. 1 ist eine Führungsschiene mit 10 bezeichnet. Diese Führungsschiene 10 weist eine Basisfläche 12, eine

Kopffläche 14 und zwei Seitenflächen 16 auf. Die Führungsschiene 10 wird von mittigen Bohrungen 18 durchsetzt und kann durch Gewindebolzen, die diese Bohrungen 18 durchsetzen, auf einer Grundkonstruktion (nicht dargestellt) befestigt werden.

Auf der Führungsschiene 10 ist eine Führungswagenbaugruppe 20 längs einer Schienenachse 22 verschiebbar geführt. Die Führungswagenbaugruppe 20 besteht aus einer Läuferbaugruppe 24 und einer Bremseinrichtungsbaugruppe 26, die zur gemeinsamen Bewegung miteinander z. B. durch Verschrauben verbunden sind. An dem Grundkörper 28 der Läuferbaugruppe 24 sind Bohrungen 30 angeordnet. Diese als Gewindebohrungen ausgebildeten Bohrungen dienen zur Aufnahme von Bolzen, mittels welcher ein Objekt, beispielsweise ein Tisch, auf dem Grundkörper 28 befestigt werden kann.

Die Bremseinrichtungsbaugruppe 26 kann in gleicher Weise an dem Objekt bzw. dem Tisch befestigt sein, so daß die Bremseinrichtungsbaugruppe 26 durch das Objekt bzw. den Tisch oder eine Brücke mit der Läuferbaugruppe 24 verbunden ist. Alternativ kann auch vorgesehen sein, daß die Bremseinrichtungsbaugruppe 26 in den Grundkörper 28 der Läuferbaugruppe 24 integriert ist.

In Fig. 2 ist der Grundaufbau der Läuferbaugruppe 24 angedeutet. Diese Läuferbaugruppe 24 umfaßt den Grundkörper 28 und, wie aus Fig. 1 ersichtlich, Kopfstücke 32. Die Läuferbaugruppe 24 ist auf der Führungsschiene 10 durch insgesamt vier endlose Kugelumläufe oder alternativ Rollenläufe geführt. Die Kugelumläufe sind mit 34 und 36 bezeichnet. Jeder Kugelumlauf 34, 36 weist eine tragende Laufkugelreihe 34a bzw. 36a und eine rücklaufende Laufkugelreihe 34b bzw. 36b auf. Die tragenden und die rücklaufenden Laufkugelreihen 34a, 36a bzw. 34b, 36b sind durch Bogenkugelreihen (nicht dargestellt) miteinander verbunden, welche in den Kopfstücken 32 geführt sind. Die tragenden Laufkugelreihen 34a und 36a laufen auf Führungsbahnen 38 und 40 der Seitenflächen 16 und die rücklaufenden Laufkugelreihen 34b, 36b werden innerhalb des Grundkörpers 28 in Rücklaufbohrungen 42 geführt. Jeweils zwei Kugelumläufe 34, 36 liegen auf einer Ebene, die orthogonal zur Symmetrieebene S-S der Linearführungseinrichtung liegt.

Die in den beiden längsseitigen Endbereichen des Grundkörpers 28 liegenden Kopfstücke 32 sind mit ihren jeweiligen Anlageflächen 44 innerhalb einer Ausnehmung untergebracht, welche eine Anlagefläche 46 des Grundkörpers 28 bildet. Vier U-förmige Ausnehmungen (nicht dargestellt) in den Kopfstücken 32 bilden äußere Umlenkflächen für die Bogenkugelreihen. Weiterhin können in den Kopfstücken 32 Umlenkstücke (nicht dargestellt) plaziert sein, sowie ein Versorgungsanschluß 48 für ein nicht dargestelltes Schmiermittelversorgungssystem, das die Versorgung der vier Kugelumläufe 34, 36 mit Schmierstoff sicherstellt. Insoweit kann auf die DE 36 20 571 verwiesen werden.

In Fig. 2 erkennt man zwei sich axial erstreckende Haltestege 50, die zusammen mit der Endplatte 32 einstückig ausgebildet sind und die Aufgabe haben, die lastübertragenden Laufkugelreihen 34a, 36a im Grundkörper 28 während des Bewegungsablaufs zu führen, d. h. mittels der Haltebahnen 52 an den Laufbahnen 54, 56 des Grundkörpers 28 zu halten, und zwar schon vor dem Zusammenbau des Grundkörpers 28 mit der Schiene 10, bei dem dann die lastübertragenden Laufkugelreihen 34a, 36a in Eingriff mit den lastaufnehmenden Führungsbahnen 38, 40 der Schiene 10 kommen. Dadurch ist sichergestellt, daß die Laufkugeln auch außerhalb der Schiene 10 im Grundkörper 28 sicher gehalten sind.

Wie man insbesondere in der Fig. 2 sieht, ist der Grundkörper 28 im wesentlichen U-förmig mit einem einer Kopf-

fläche 14 der Führungsschiene 10 benachbarten Stegteil 58 und mit den Seitenflächen 16 der Führungsschiene 10 benachbarten Schenkelteilen 60 ausgeführt. Um ein Eindringen von Schmutz in den Bereich der Kugelumläufe 34, 36 zu verhindern, sind die Kopfstücke 32 mit Dichtplatten 62 versehen, die in Ausnehmungen 64 der Endplatten 32 aufgenommen sind. Die Dichtplatten 62 verhindern mit ihrer dem Profil der Schiene 10 folgenden Dichtkante 66 das Eindringen von Schmutz, und zusätzlich eingelegte Dichtstreifen 68, die unmittelbar oberhalb bzw. unterhalb der lastübertragenden Laufkugelreihen 34a, 36a im Grundkörper 28 sowie an den Endplatten 32 angebracht sind und bis an die Dichtplatten 62 heranreichen, sorgen dafür, daß kein Schmutz, der eventuell über die Schienenbohrungen 18 in den Grundkörper 28 hineingelangt ist, die Laufkugeln bzw. die Kontaktzone mit der Schiene 10 erreicht. Damit ist eine annähernd hermetische Abdichtung des Abwälzbereichs ermöglicht.

In Fig. 3 ist die erfindungsgemäße Bremseinrichtungsbaugruppe 26 dargestellt (im folgenden Bremseinrichtung genannt), die einen Grundkörper 29 aufweist und zur Abbremsung der Führungswagenbaugruppe 20 dient. Die Bremseinrichtung 26 weist, wie aus Fig. 3 ersichtlich, den einstückigen, U-förmigen Grundkörper 29 auf, welcher die Führungsschiene 10 umgreift, mit einem Stegteil 59 der Kopffläche 14 der Führungsschiene 10 gegenüberliegt und mit seinen Schenkeln 61 den Seitenflächen 16 der Schiene 10 gegenüberliegt.

Im folgenden genügt die Beschreibung einer Symmetriehälfte der in Fig. 3 dargestellten Bremseinrichtung 26, da diese in bezug auf die Symmetrieebene S-S symmetrisch unterteilt ist.

Die Bremseinrichtung 26 umfaßt eine flachschalenförmige Begrenzungswand 70, die an dem Schenkel 61 des Grundkörpers 29 angebracht ist, und zwar so, daß sie einer Seitenfläche 16 der Führungsschiene 10 gegenüberliegt. Auf der schienenennahen Seite der Begrenzungswand 70 ist ein Bremsschuh 72 vorgesehen, welcher gegen eine Bremsbahn 74 der Führungsschiene 10 andrückbar ist. Die Bremsbahn 74 ist, wie in Fig. 3 zu sehen, zwischen den beiden Laufbahnen 38, 40 angeordnet. Der Bremsschuh 72 sitzt mit seinem schienenfernen Ende auf einem flexiblen Bremsflächenenträger auf, nämlich auf einem zentralen Flachmembranbereich 76 der Begrenzungswand 70. Der Randbereich der Begrenzungswand 70 ist einstückig mit dieser als ein im wesentlichen starrer Rahmen 78.

Wie man in Fig. 4 sieht, ist der Verbindungsbereich des Bremsschuhs 72 mit dem Flachmembranbereich 76 von dem Rahmen 78 allseitig beabstandet. Wie man insbesondere in Fig. 3 sieht, weist der Rahmen 78 auf der vom Bremsschuh 72 abgelegenen Seite des Flachmembranbereichs 76 einen über die Ebene des Flachmembranbereichs 76 vorspringenden Überstand 80 mit einer Anlagefläche 82 zur fluiddichten Anlage an einer Gegenanlagefläche 84 des Grundkörpers 29 auf, so daß durch den Flachmembranbereich 76, den Rahmen 78, den Überstand 80 und die Gegenanlagefläche 84 eine Druckkammer 86 für die Aufnahme eines Bremsmediums gebildet wird. Dieses Bremsmedium ist beispielsweise ein hydraulisches Öl oder ein Gas. Die Begrenzungswand 70 hat ihren Namen wegen ihrer Funktion der Begrenzung der Druckkammer 86.

Die Druckkammer 86 ist über den Leitungsweg 88 mit einer nicht dargestellten Bremsmedium-Versorgungseinrichtung verbunden, welche den für die Betätigung der Bremseinrichtung 26 nötigen Bremsdruck bereitstellt. Zur Abdichtung der Anlagefläche 82 der Begrenzungswand 70 gegenüber der Gegenanlagefläche 84 des Schenkels 61 kann beispielsweise eine Ringdichtung in einer den Membranbereich 76 umschließenden Ringnut 90 des Überstands 80 unterge-

bracht sein, so daß die Abdichtung allseits geschützt und gestützt ist und deshalb über lange Standzeiten dicht bleibt.

Der Rahmen 78 ist an dem Grundkörper 29 durch Gewindebolzen lösbar befestigt, wobei die Gewindebohrungen so angeordnet sind, daß auch im zusammengebauten Zustand, d. h. wenn der Grundkörper 29 bereits an der Führungsschiene 10 angeordnet ist, die Gewindebolzen in die zugehörigen Bohrungen eingesetzt und anschließend verschraubt werden können, was ein einfaches nachträgliches Justieren des Bremsschuhs 72 relativ zur zugehörigen Bremsbahn 74 erlaubt.

In Fig. 4 erkennt man in den Endbereichen des Rahmens 78 Gewindebohrungen 92, in welche nicht dargestellte Gewindebolzen von der schienenfernen Seite des Schenkels 61 aus eingreifen. Um auch bei hohen Bremsdrücken ein Abheben des Rahmens 78 von der Gegenanlagefläche 84 und damit ein Austreten von Bremsmedium zu verhindern, ist der Grundkörper 29 im führungsschienenennahen Bereich des Stegteils 59 mit einer Ausnehmung 94 versehen, in welche der Rahmen 78 mit einem stegteilnahen Bereich 96 formschlüssig eingreift. Zusätzlich ist der Rahmen 78 in einem stegteilfernen Bereich mit einem Befestigungsflansch 98 versehen, der über Befestigungsschrauben 100 mit einem stegteilfernen Bereich des Schenkels 61 des Grundkörpers 29 verschraubt ist. Der Befestigungsflansch 98 ist in einer Ausnehmung 102 des Schenkels 61 versenkt angeordnet, und die Befestigungsschrauben 100 sind in dem Befestigungsflansch 98 versenkt, wodurch eine glatte Oberfläche erreicht wird. Für die genaue Positionierung des Rahmens 78 und damit des Bremsschuhs 72 gegenüber der Bremsbahn 74 kann man auf Paßstifte zurückgreifen, die in entsprechende Paßbohrungen 104 in dem Rahmen 78 sowie dem Schenkel 61 eingesetzt werden.

Der Leitungsweg 88 für das Bremsmedium verläuft im wesentlichen U-förmig mit einer horizontal verlaufenden Hauptbremsleitung 106, die in ihrem Eingangsbereich eine Anschlußbohrung 108 mit Gewindeanschluß 110 aufweist und mit einer nicht dargestellten Versorgungseinrichtung verbunden ist. Von der Hauptbremsleitung 106 zweigen zwei Nebenleitungen 112 ab, die unter einem Winkel von ca. 400 konvergieren. Die Nebenleitungen 112 verbinden die Druckkammern 86 mit der Hauptbremsleitung 106 und der Versorgungseinrichtung.

Wird über den Leitungsweg 88 der Fluidruck des Bremsmediums in der Druckkammer 86 erhöht, wölbt sich der Flachmembranbereich 76 elastisch um die beiden Biegeachsen 77-1 und 77-2 zur Bremsbahn 74 hin und drückt den Bremsschuh 72 an die Bremsbahn 74. Durch entsprechende Abstimmung der Größe und Lage des Bremsschuhs 72 relativ zu dem Umriß des Flachmembranbereichs 76 läßt sich eine annähernd kardanische Lagerung des Bremsschuhs 72 erreichen, so daß der Bremsschuh 72 mit annähernd gleichen Flächenpressungen über den gesamten Anlagebereich zwischen Bremsschuh 72 und Bremsbahn 74 anliegt.

Wird der Druck in der Druckkammer 86 nachfolgend abgesenkt, so zieht sich der beispielsweise einstückig mit dem Rahmen 78 aus Stahl hergestellte Flachmembranbereich 76 elastisch in seine Planlage zurück und verdrängt das Bremsmedium aus der Druckkammer 86. Der mit dem Flachmembranbereich 76 verbundene Bremsschuh 72 löst sich von der Bremsbahn 74 und kehrt (bei entsprechender Drucksenkung) in seinen Ausgangszustand zurück. Soll die Bremseinrichtung 26 zur Schwingungsdämpfung des Grundkörpers 29 gegenüber der Führungsschiene 10 verwendet werden, so wird der Druck in der Druckkammer 86 des Grundkörpers 29 so eingestellt, daß der Bremsschuh 72 an der Bremsbahn 74 unter geringem Druck anliegt und somit die auftretenden Schwingungen gedämpft werden. Die Dämp-

funktskräfte werden dabei durch den Flachmembranbereich 76 auf den Grundkörper 29 übertragen.

Da die Gegenanlagefläche 84 ein Teil der Begrenzung der Druckkammer 86 bildet und die Nebenleitung 112 in einem Winkel von ungefähr 20° zur Symmetrieebene S-S des Bremskörpers 70 verläuft, kann die Nebenleitung 112 von der schienennahen Seite des Schenkels 61 des Grundkörpers 29 aus eingebracht werden, wodurch zusätzliche Dichtmaßnahmen vermieden werden.

Die Bedeutung der erfindungsgemäßen Vorrichtung erkennt man ohne weiteres daran, daß die Bremseinrichtung 26 aus wenigen und einfachen Teilen besteht, wobei im drucklosen Zustand der Bremseinrichtung 26 eine relativ genau definierte Lage des Bremschuhs 72 gegenüber der Bremsbahn 74 gewährleistet ist und andererseits eine gleichmäßige Druckeinwirkung des Bremschuhs 72 auf die Bremsbahn 74 ermöglicht ist. Will man eine ständige definierte Dämpfung unabhängig von dem Druck des Bremsmediums, so kann man den Rahmen 78 auch so justieren, daß der Bremsshuh 72 auch ohne Druckbeaufschlagung mit definierter Anpreßkraft an der Bremsbahn 74 anliegt.

Die symmetrische Anordnung der beiden Bremschuhe 72 bezüglich der Symmetrieebene S-S sorgt für die Vermeidung von Reaktionsmomenten beim Bremsen. Ein weiteres Vorteil der erfindungsgemäßen Lösung kann darin gesehen werden, daß die Begrenzungswände 70 leicht aus verschiedenen Materialien, wie etwa Stahl oder Kunststoff hergestellt werden können, bei Verschleiß leicht zu ersetzen sind und den jeweiligen Gegebenheiten, sei es dem geforderten Brems- oder Dämpfvermögen, angepaßt werden können.

Wenn hier von Bremsen gesprochen wird, so soll dieser Begriff auch das Feststellen der Führungswagenbaugruppe 20 in bestimmten Arbeitspositionen mitumfassen, auch dann, wenn das Anfahren dieser Arbeitspositionen ohne bremsbedingte Verzögerung geschieht.

Der Antrieb der Führungswagenbaugruppe 20 kann in bekannter Weise durch einen Spindeltrieb, einen Kolbentrieb, Linearmotor oder Riemetrieb erfolgen.

In der Ausführungsform nach den Fig. 6 und 7 sind analoge Teile mit gleichen Bezugszeichen versehen wie in der Ausführungsform nach den Fig. 1-5, wobei jedoch jeweils ein Apostroph hinter die jeweilige Bezugsziffer gesetzt ist.

Gemäß Fig. 6 und 7 sind an den Schenkeln 61' des Grundkörpers 29' der Bremseinrichtungsbaugruppe 26' Begrenzungswände 70' nach Art eines Biegebalkens gelagert. Diese Begrenzungswände 70' weisen auf ihrer dem jeweiligen Schenkel 61' zugekehrten Seite Überstände 80' auf, welche jeweils einer Gegenanlagefläche 84' des zugehörigen Schenkels 61' anliegen. Diese Überstände definieren zusammen mit der jeweiligen Gegenanlagefläche 84' und der jeweiligen Dichtung 85' Druckkammern 86', welche über die Leitungen 106' und 112' mit einer Druckmittelversorgung verbunden sind. Wenn Druckmittel durch die Leitungen 106' und 112' zugeführt wird, so wölben sich die Begrenzungswände 70' um Biegeachsen 77' zu den Bremsbahnen 74' hin, so daß die Bremschuhe 72' bremsend gegen die jeweiligen Bremsbahnen 74' angedrückt werden. Die Begrenzungswände 70' sind mit ihren Enden 79' in Kammern 81' von Endplatten 87' aufgenommen, so daß sie an den Enden festgelegt sind und sich nur in ihrer Mitte, d. h. im Bereich der Biegeachsen 77', zylindrisch ausbauchen können. Die Abdichtung der Fluidendruckkammern 86' bleibt dank der durch die Überstände 78' gesicherten Dichtungen 85' dennoch erhalten.

Nach unten sind die Begrenzungswände 70' durch Befestigungsleisten 89' gesichert, die durch Nieten 91' an den Schenkeln 61' befestigt sind. Die Endplatten 87' sind an dem Grundkörper 29' der Bremseinrichtungsbaugruppe 26' durch

Kopfschrauben 93' befestigt.

Die Ausführungsform nach den Fig. 6 und 7 ist grundsätzlich auch geeignet, zu einer sich 3-dimensional wölbenden Membranlösung umgestaltet zu werden. Man könnte eine solche Umgestaltung in der Weise vornehmen, daß man die Befestigungsleiste 89' zusammenhängend mit dem Rahmen 78' ausführt und die Oberkante des Rahmens 78' in eine Ausnehmung 96' eingreifen läßt. Dann ist der ganze Rahmen 78' relativ zu dem Schenkelteil 61' starr festgelegt und eine kuppelförmige 3-dimensionale Wölbung findet im Zentralbereich 76' statt, wobei dieser Zentralbereich 76' dann wieder als allseitig starr eingespannte Membran zu verstehen ist, die sich um zwei orthogonal gekreuzte Achsen bieugend zur Bremsbahn 74' hin auswölben kann.

Patentansprüche

1. Linearführungseinrichtung umfassend mindestens eine auf einem Führungsbahnsystem (10) geführte Führungswagenbaugruppe (20) mit einer Bremseinrichtung (26) zur Abbremsung oder/und Feststellung oder/und Schwingungsdämpfung der Führungswagenbaugruppe (20) gegenüber dem Führungsbahnsystem (10), wobei die Bremseinrichtung (26) mindestens eine Bremsfläche (72) umfaßt, welcher mit der Führungswagenbaugruppe (20) zur gemeinsamen Bewegung längs des Führungsbahnsystems (10) verbunden ist, wobei weiter diese Bremsfläche (72) zum reibenden Eingriff mit einer in Längsrichtung des Führungsbahnsystems (10) verlaufenden Bremsbahn (74) bestimmt und eingerichtet ist, und wobei die Bremsfläche (72) durch einen flexiblen Bremsflächenträger (70) getragen und durch Fluidendruckaufbau in einer an den Bremsflächenträger (70) angrenzenden Fluidendruckkammer (86) gegen die Bremsbahn (74) andrückbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß der flexible Bremsflächenträger (70) mit einer die Fluidendruckkammer (86) im wesentlichen nur zur Bremsbahn (74) hin abgrenzenden plattenförmigen oder flachschalenförmigen Begrenzungswand (70) ausgebildet ist, welche von sonstigen Begrenzungsteilen der Fluidendruckkammer (86) gesondert hergestellt ist, längs ihres Randbereichs gegenüber sonstigen Begrenzungsteilen der Fluidendruckkammer (86) abgedichtet ist, längs wenigstens eines Teils ihres Randbereichs an der Führungswagenbaugruppe (20) im wesentlichen starr befestigt ist und zumindest in einem Zentralbereich (76) ihrer Flächenausdehnung zu der Bremsbahn (74) hin elastisch wölbbar ist.
2. Linearführungseinrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Begrenzungswand (70) längs wenigstens eines Teils ihres Randbereichs mit einem versteifenden Rahmen (78) ausgeführt ist.
3. Linearführungseinrichtung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Begrenzungswand (70) einstückig mit dem versteifenden Rahmen (78) ausgebildet ist.
4. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 1-3, dadurch gekennzeichnet, daß die Bremsfläche (72) einstückig mit der Begrenzungswand (70) ausgebildet ist, vorzugsweise als Teil eines vorspringenden Bremschuhs (72).
5. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 1-4, dadurch gekennzeichnet, daß die Bremsfläche (72) von einem Bremsshuh gebildet ist und daß der Verbindungsbereich des Bremschuhs (72) mit der Be-

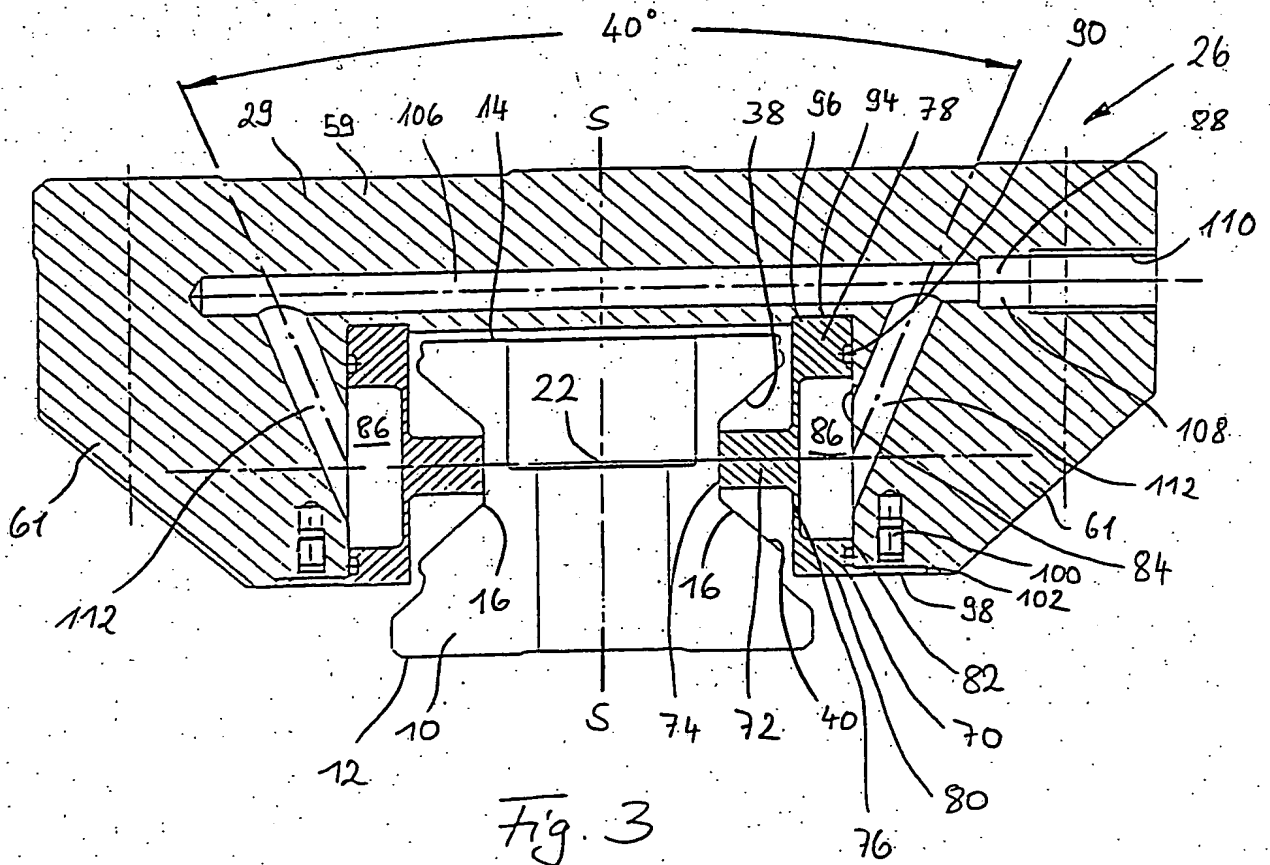
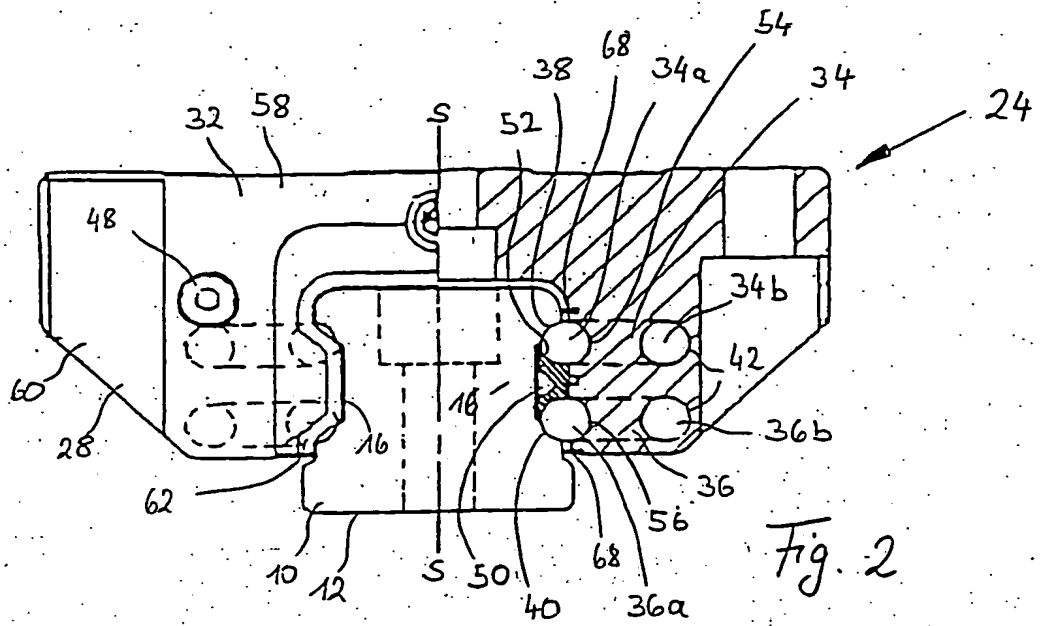
- begrenzungswand (70) von deren Randbereich allseitig Abstand hat.
6. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 2-5, dadurch gekennzeichnet, daß der versteifende Rahmen (78) auf der von der Bremsfläche (72) abgelegenen Seite der Begrenzungswand (70) zur fluiddichten Anlage an einer Gegenanlagefläche (84) vorspringt.
7. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 1-6, dadurch gekennzeichnet, daß die Begrenzungswand (70) an der Führungswagenbaugruppe (20) lösbar befestigt ist, insbesondere durch Schraubmittel (92, 100) und/oder durch formschlüssigen Eingriff (bei 94).
8. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 1-7, dadurch gekennzeichnet, daß die Führungswagenbaugruppe (20) zumindest im Bereich der Bremseinrichtung (26) im wesentlichen U-förmig ausgeführt ist mit einem einer Kopffläche (14) einer Führungsschiene (10) benachbarten Stegteil (59) und mit Seitenflächen (16) der Führungsschiene (10) benachbarten Schenkelteilen (61), wobei der Randbereich der Begrenzungswand (70) gegenüber der Führungsschiennahen Seite eines Schenkelteils (61) abgedichtet ist.
9. Linearführungseinrichtung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß ein dem Stegteil (59) naher Teil (96) des Randbereichs in die Führungswagenbaugruppe (20) formschlüssig eingreift und ein dem Stegteil (59) ferner Teil des Randbereichs an der Führungswagenbaugruppe (20) unter Sicherung des formschlüssigen Eingriffs befestigt ist.
10. Linearführungseinrichtung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß der Randbereich mindestens einen Befestigungsflansch (98) aufweist, welcher an einer dem Stegteil (59) fernen Endfläche des jeweiligen Schenkelteils (61) anliegt und dort - vorzugsweise durch Schraubmittel (100) - befestigt ist.
11. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 8-10, dadurch gekennzeichnet, daß die Bremsfläche (72) zur Anlage an einer als Bremsbahn (74) ausgebildeten Bodenfläche einer in einer Seitenfläche (16) der Führungsschiene (10) versenkt liegenden Führungsnut ausgebildet ist, insbesondere wenn Flankenflächen (38, 40) dieser Führungsnut zur Führung der Führungswagenbaugruppe (20) bestimmt und ausgebildet sind.
12. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 1-11, dadurch gekennzeichnet, daß die Führungswagenbaugruppe (20) einen durch Rollmittel (34, 36) an dem Führungsbahnsystem (10) geführten Laufwagen umfaßt.
13. Linearführungseinrichtung nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, daß die Bremseinrichtung (26) an dem Laufwagen angeordnet ist.
14. Linearführungseinrichtung nach Anspruch 12, dadurch gekennzeichnet, daß die Bremseinrichtung (26) als eine gesonderte, mit dem Laufwagen zur gemeinsamen Bewegung verbundenen Baugruppe ausgebildet ist.
15. Linearführungseinrichtung nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, daß die Bremseinrichtung (26) und der Laufwagen entweder unmittelbar oder unter Vermittlung eines Objekts bzw. einer Brücke miteinander verbunden sind.
16. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 1-15, dadurch gekennzeichnet, daß die Begrenzungswand (70) als Metallteil, insbesondere Stahlteil, oder als steifes Kunststoffteil hergestellt ist.
17. Linearführungseinrichtung nach einem der An-

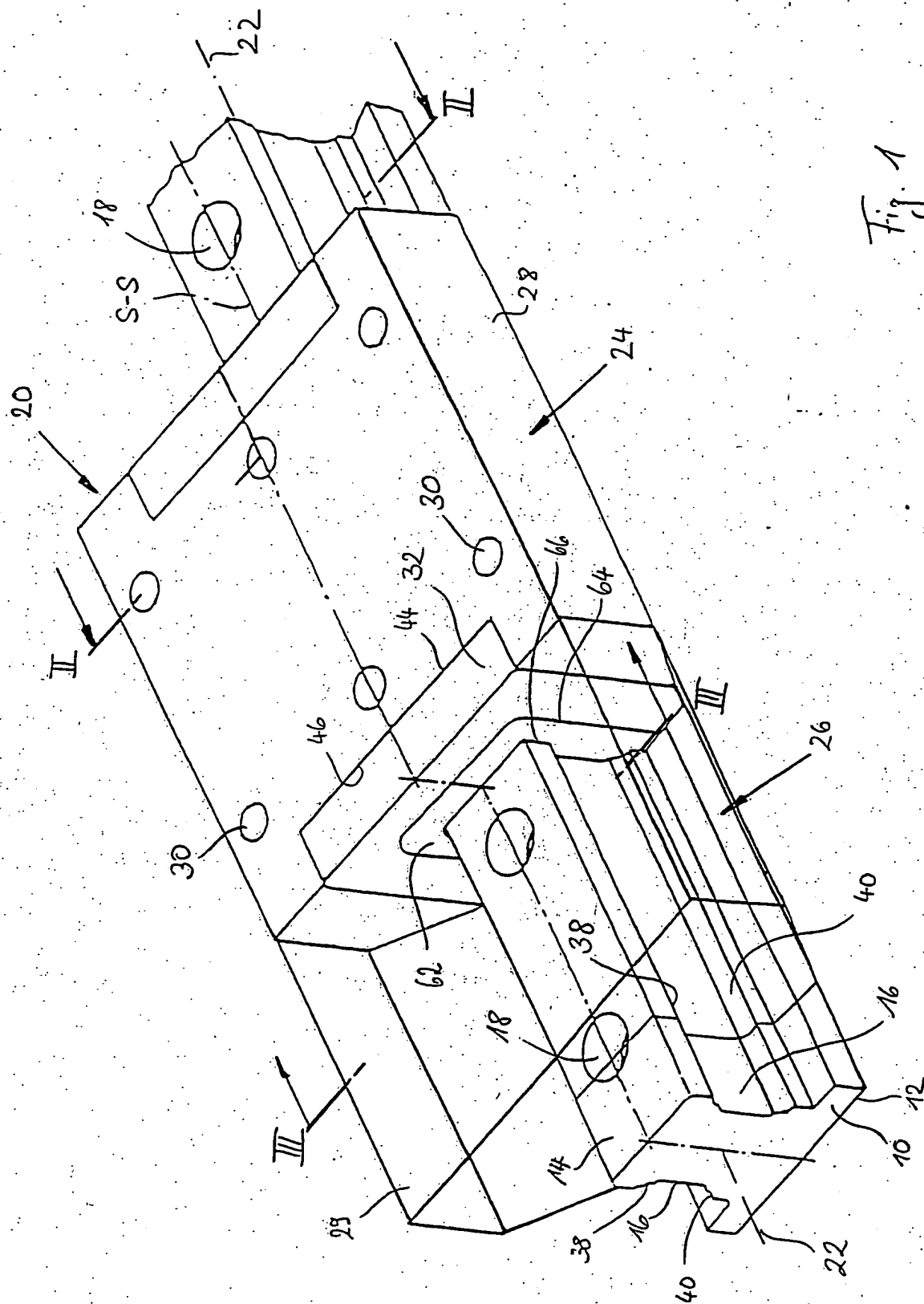
sprüche 1-16, dadurch gekennzeichnet, daß die Begrenzungswand (70) in ihrem Zentralbereich (76) um zwei zueinander im wesentlichen orthogonale Achsen (77-1, 77-2) biegebar, d. h. wölbbar ist.

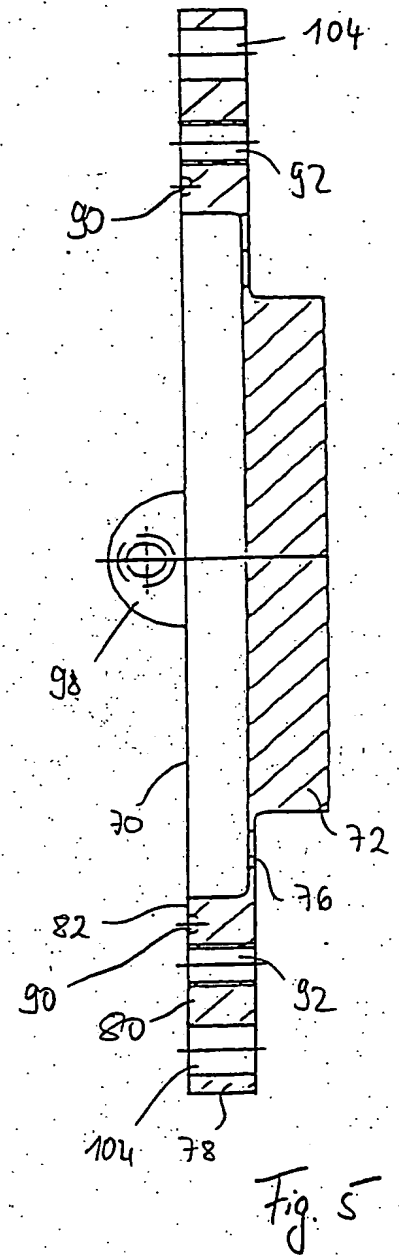
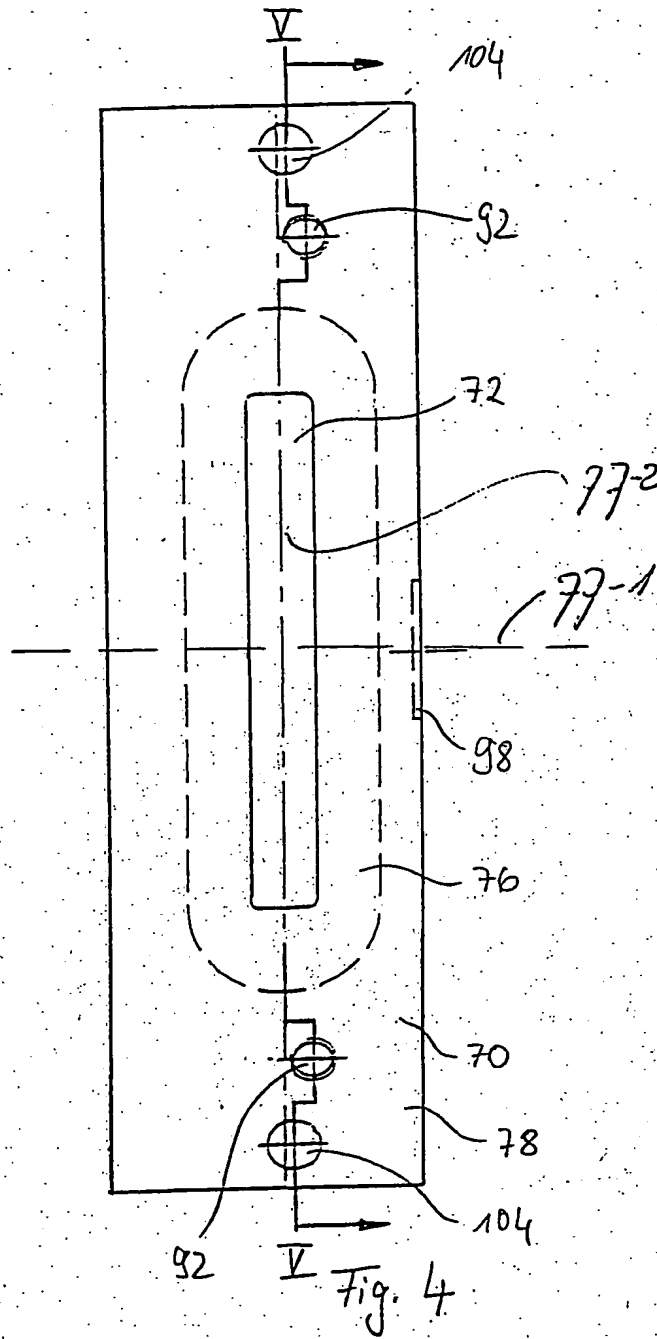
18. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 2-17 dadurch gekennzeichnet, daß der Zentralbereich (76) der Begrenzungswand (70) nach Art einer rundum eingespannten Membran festgelegt ist.
19. Linearführungseinrichtung nach einem der Ansprüche 1-16, dadurch gekennzeichnet, daß die Begrenzungswand (70) nach Art eines Biegebalkens in zwei voneinander beabstandeten Teilbereichen ihres Randbereichs eingespannt ist.
20. Linearführungseinrichtung nach Anspruch 19, dadurch gekennzeichnet, daß die Begrenzungswand (70') an ihren in Längsrichtung des Führungsbahnsystems (10') beabstandeten Enden eingespannt ist.
21. Linearführungseinrichtung nach Anspruch 20, dadurch gekennzeichnet, daß mindestens eines der Enden in einem Schlitz (81') einer Endplatte (87') aufgenommen ist.

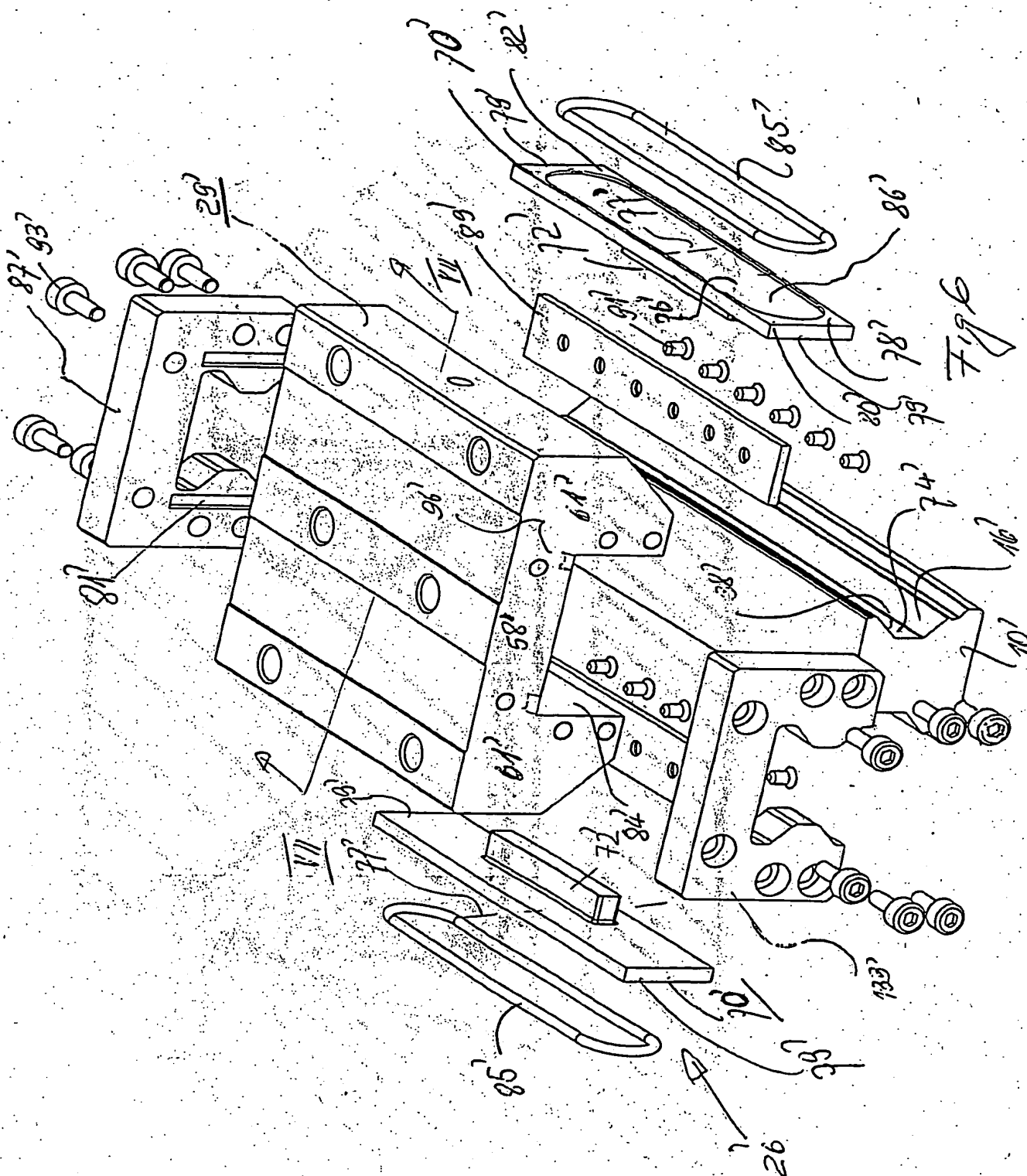
Hierzu 5 Seite(n) Zeichnungen

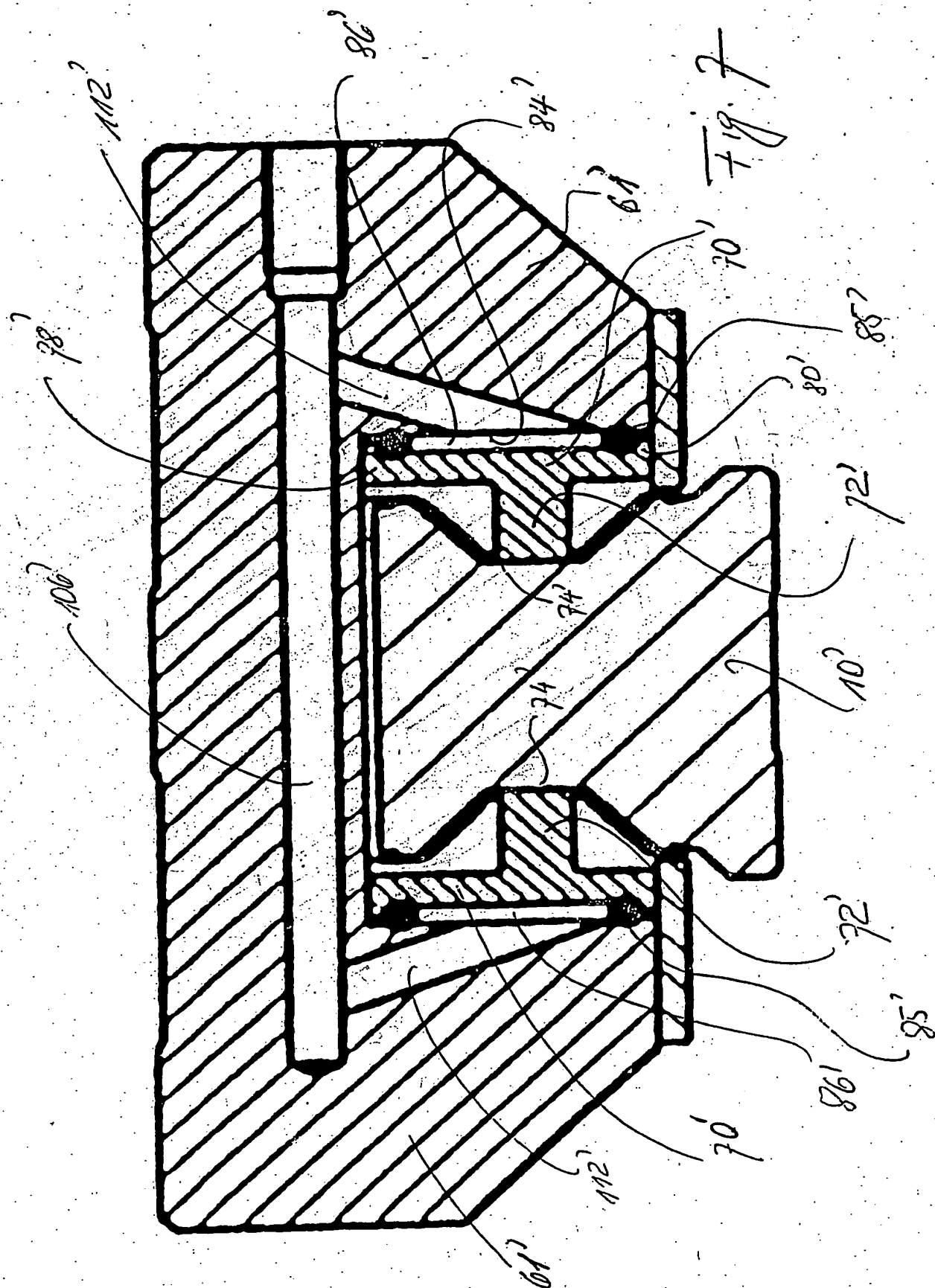
- Leerseite -











**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☒ FADED TEXT OR DRAWING
- ☐ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☒ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☒ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.